DELLE

STRADE FERRATE TOSCANE

E

DEL MIGLIORE ORDINAMENTO DI ESSE

DISCORSO

DI GIOVANNI CIARDI.

PRATO,

TIPOGRAFIA GUASTI.

1847

DELLE

STRADE FERRATE TOSCANE

E

DEL MIGLIORE ORDINAMENTO DI ESSE

DISCORSO

DI GIOVANNI CIARDI.

PRATO,

TIPOGRAFIA GUASTI.

1847

DELLE

STRADE FERRATE TOSCANE

e

DEL MIGLIORE ORDINAMENTO DI ESSE.

Fino da quando, infranti i ceppi della dominazione Medicea, la Toscana incominciò col primo Leopoldo a risorgere ad una nuova era di vita e di civiltà, dallo squallore in cui lasciavala quella intarlata monarchia, si trovò ben presto in uno insperato corso di prosperità. Nè per quanto industrioso e sveglio fosse il popolo toscano, dovè il suo risorgimento ai soli suoi sforzi; ma più alla mente ed al genio del giovine principe, che seppe comprendere di questo popolo i bisogni, e formare leggi di *attualità*. Egli comprese che i piccoli stati non possono aspirare a guerriere conquiste per ingrandirsi, e prender posto fra le potenze; ma che l'industria ed il commercio possono portargli a tal grado di ricchezza, da farsi rispettare dagl' imperj i più grandi; e a tal uopo emanò quelle savie leggi, che abolendo gl' inceppamenti, che rendevano i mercanti e gli artisti simili ai servi della gleba, assicurarono a questi la libertà del commercio, a quelli la libertà e la proprietà della loro industria. Da quel punto la Toscana cambiò aspetto; e se Firenze non riprese l'antico splendore, e non vide più con-

centrarsi dentro le sue mura immensi capitali, lo dovè all' impero delle circostanze che, agendo più equamente, disseminarono per lo stato le ricchezze, resero più agiata l' universal convivenza, e trassero a nome e splendore Livorno, dà povera città che era per lo innanzi.

Adottato fin d' allora il principio della libertà dell' industria e del commercio, e sperimentatine i vantaggi, la Toscana attraverso le politiche vicende che da quel tempo ai nostri scossero la vecchia Europa, si mantenne salda in quel principio, e il governo non ebbe più che a lasciar fare, quando non credè di dover tutelare quella libertà con leggi migliori. Questo principio di libero commercio, libera industria, e libera concorrenza, non abbisognando che del solo soccorso governativo per stabilire leggi economiche che ne assicurassero e proteggessero i rapporti, rigettava la protezione esclusiva di qualunque impresa per parte del governo, e qualsivoglia genere di privative o privilegi, senza che da questi venisse quel principio medesimo attaccato e leso. Ben è vero che il governo può e deve illuminare la mente e coadiuvare l' opere dei privati, quando ultimo e precipuo fine di questi sia l' utile pubblico; quando però imperiose circostanze reclamino questo concorso, senza del quale venisse a fallire l' aspettata utilità: che in caso diverso dovrebbe il governo astenersene, lasciando ai privati libera l' effettuazione della loro intrapresa. Pure l' intervento governativo è sempre utile, anzi necessario, quando si tratta di stabilire i primi elementi della prosperità dello stato, cioè a dire i veicoli di comunicazione, come strade, canali, ponti ec., acciò questi riescano comodi e sicuri, sì nella parte della economia che della natura.

Posti questi principj, piccola parte nel sistema della libertà dell' industria e del commercio, vedremo nel seguito del nostro discorso in qual modo siano stati applicati in Toscana nelle concessioni delle strade ferrate.

Finchè le nazioni furono nell' infanzia, e i popoli, liberi di spaziare per la superficie della terra, si arrestavano

dovunque si offrisse loro alimento o sicurezza, o dove trovavano comodo di posare il loro capo, non ebbero bisogno di strade che gli facilitassero i mezzi di trasporto, o di avvicinamento ad altri popoli che forse non conoscevano. Ma quando, cresciuti di numero, doverono stabilmente fissarsi in quei luoghi che più conformi riputarono ai loro bisogni, o alle loro tendenze, e si sentirono invitati dal feroce naturale istinto a distruggere quelli che eransi locati loro dappresso, doverono pensare a spianarsi delle vie, che più facilmente gli conducessero all' esterminio dei loro fratelli. Quelli cacciati fuggendo dai loro asili, e ricoverati presso altri, sentirono la brama di riacquistare i loro terreni, e spianarono nuove vie per avvicinarvisi; e i deboli, fatti esperti dalle prime prove di ferocia umana, altre ne aprirono per collegarsi ad altri, e resistere uniti alle invasioni nemiche. Così i forti per opprimere i deboli, i deboli per opporsi ai forti stabilirono le prime vie, che più tardi, costituitisi in società, quindi organizzati in regolari governi, mantennero, migliorarono, ed aumentarono in modo, che ogni casolare, ogni borgata, ogni città ebbe le proprie vie di comunicazione, adatte agli interessi di tutti generalmente e parzialmente.

Al nostro tempo, che non ha più città da edificare, centri d' industria o di commercio da stabilire, era serbata una delle grandi scoperte, che, saviamente applicata, mantengono gli uomini e le cose nel proprio stato, aumentando alle une movimento, agli altri prosperità, e attività; malamente, o a caso applicata, possono sovvertire la faccia della terra, e portare il perturbamento e il disordine dove è l' ordine e la quiete. L' applicazione del vapore alla locomozione è senza dubbio la scoperta più importante che dopo la stampa siasi fatta dagli uomini; poichè, come questa servì a diffondere e generalizzare il pensiero, così quella è destinata a diffondere e generalizzare le cose e la civiltà. Ma perchè le strade di ferro compiano la loro alta funzione, non possono, almeno per ora, servire agl' interessi o alla utilità

parziale di un borgo, di una città o di uno stato, ma a quelli della maggior parte possibile della terra. Noi non potremo apprezzare i vantaggi immensi delle strade ferrate finchè ci terremo all' idea gretta del municipio, o dello stato; ma quando, slanciati nell' avvenire, le vedremo circuire la faccia della terra. Allora, solo allora potremo ravvisare l' immensità del benefizio che la Provvidenza ha posto nelle nostre mani, e potremo conoscere se l' uso di questo benefizio, che al presente facciamo, fosse il migliore. Se noi consideriamo, per esempio, le sole strade italiane attivate da una estremità all' altra della Penisola, ci daranno una idea della loro importanza locale; ma se le consideriamo unite a quelle della Francia, della Germania, e per queste alla rimanente Europa da una parte, dall' altra mediante una navigazione di vapori unita all' America e all' Asia, per non dire all' Affrica, ancora ardente nutrice di mostri, e alla remota Australia; allora comprenderemo l' immenso avvenire che noi andiamo schiudendo ai posteri nostri. Intendiamo bene che « Primo prossimo è se medesimo », dice l' egoismo; e che bisogna pure rispettarlo; ma se col dovuto rispetto si può estendere la nostra vista più lontana dell' ombra del nostro corpo, è utile, anzi necessario, non frapporgli una benda.

« Pensiamo per noi », dicono più dei nove decimi di coloro che si muovono su questo oscuro pianeta; e, con carità veramente fraterna, lo fanno: ma possono dire e fare altrettanto i governi? no: che se volessero fare dello stato un tempio a quest' idolo, bisognerebbe ricingerne i confini di mura insormontabili, e, a somiglianza dei Chinesi di poco fa, sdraiare i comodi cittadini a fumare la pipa dell' oppio, e lasciare i poveri ad aspettare la manna celeste, o a scannarsi a centinaia fra loro, perchè non aumentasse troppo la popolazione. Ma il « Pensiamo per noi », onestamente inteso, e in senso più largo dello stretto egoismo, è la principal molla della universale prosperità. Procurando il benessere di tutti, si procura anche il nostro, essendo in quello com-

preso; nè ci sarebbe possibile ottenerlo, trascurando quello degli altri. Forse ciò era possibile quando il principio della forza era il sovrano delle masse, e l' uno faceva schiavi i cento a suo profitto; ma oggi che il principio della ragione e dell' equa convivenza impera, nei cento sta la forza, nell' uno la ragionevole direzione della medesima a profitto di tutti.

I più, cioè le masse, trascinati dal movimento universale, e dalla ragione, vogliono ora le strade di ferro, come vorranno un giorno i palloni volanti; e i governi loro grado, o malgrado, sono costretti a concederle: ma possono essi ricondurre i popoli nell' infanzia, e ricostituirgli i primitivi bisogni? no: i rapporti attuali non sono più di capanna a capanna, o di campanile a campanile; ma di stato a stato, di nazione a nazione, o, ci sia lecita l' espressione, del mondo col mondo. Eccoci ora adunque nel caso di cominciare un edifizio dalla sommità, cioè dallo stabilire le grandi linee internazionali, o di interesse universale, per scender poi alle linee provinciali, o d' interesse parziale, e più tardi anche alle parrocchiali: ma in questa opera immensa, qual parte dovrebbero prendervi i popoli, quale i governi?

I popoli con i loro capitali, la loro industria, e la loro forza dovrebbero essere i costruttori e gli attivatori delle vie ferrate; e i governi esser solo i moderatori dello slancio di quelli, acciò in principio il bene pubblico prevalga al privato, e un' unica e ben maturata riflessione dia la più utile direzione a queste opere, e stabilisca con i governi limitrofi quei mezzi di unione e di prolungamento, giovevoli ad entrambi, e per quanto è possibile all' universale. Lo scopo dei sudditi è quello di domandare ciascuno per il proprio paese; ma lo scopo del governo deve esser quello di accordare a pro dello stato; e primo vantaggio dello stato è quello di mantenerne i rapporti degli amministratori cogli amministrati, delle province con la capitale. In quella città, nella quale per secoli i sudditi hanno venerato il san-

tuario delle loro leggi, e nella quale sono abituati a correre come in porto di rifugio in tutti i loro bisogni; dove si sono discussi ed approvati i trattati che hanno tutelato il loro commercio presso le vicine e le lontane nazioni, e dalla quale come da un centro si sono diffusi raggi, non sempre benefici è vero, a illuminare e fecondare le soggette province; quella città agli occhi del governo, agli occhi dei sudditi deve essere nello stato la santa, deve essere d' unanime consenso promosso affrettato il suo perfezionamento il suo lustro, perchè da essa refluisca sopra lo stato; ed essa deve essere la prima ad unirsi alle altre capitali, la mercè delle strade ferrate, in modo indissolubile. La Toscana, nella quale il principio del bene è sempre da molti anni prevalso nelle sue politiche antiveggenze, sembraci ora, in materia di strade ferrate, avviata per una china che deve necessariamente condurla al suo peggio: ma se, riscossa dal breve assopimento, la sua sapienza governativa vorrà guardare al domani, starà ancora rispettata e inconcussa: anche i governi possono errare; è gloria anche per essi il confessare, e riparare i propri errori.

Sarebbe impossibile a noi, e a molti con noi, l' indovinare il principio che ha diretto il governo toscano nelle concessioni di tanti disparati tronchi di strade ferrate, poichè questi atti sono stati concepiti e maturati, diremo così, nell' ombra e nel mistero: pure vogliamo credere che avrà avute le sue buone ragioni, o che un principio benevolo gli avrà fatto vedere in tutti i comitati petizionari di strade ferrate tante volontà dirette più al pubblico che al privato interesse, e questa benevolenza avrà posto un velo sull' avvenire. Noi lodiamo sinceramente l' intenzione, ma siamo costretti di biasimare il fatto; e lo faremo con quel rispetto dal quale siamo compresi verso il governo, e con quella onestà che è necessaria nel parlare degl' interessi altrui.

È natural cosa il pensare che la prima linea, che doveva esser chiesta in Toscana, sarebbe stata quella da Firenze a Livorno; e quando dovevansi allo stato solo limitar

le mire del governo e degl' intraprenditori , è indubitato che dovesse essere la prima approvata: ma se da un piano o sistema parziale della Toscana, che pure avesse un diretto rapporto con un sistema generale italiano, si fosse mossa l'approvazione, è certo che quella linea non avrebbe avuto l'andamento attuale. Quella linea, che in un ben ragionato sistema di strade italiane non può esser nulla più che una linea provinciale, doveva essere la catena che stringeva le città subappennine tra loro con la capitale, e il marittimo mercato; e così, avvicinandosi ai maggiori centri di popolazione, e d'industria, avrebbe dato un maggior prodotto agli azionisti, sarebbe riuscita più utile allo stato, e non avrebbe avuto quella costante fluttuazione nel corso delle sue azioni, che probabilmente rimarranno sempre al di sotto del loro valore nominale. Era forse da aversi in considerazione che essa veniva sempre a contatto di una buona strada postale, e di un fiume sempre navigabile; e tali circostanze dovevano avere non piccolo peso nei calcoli del governo, e degl' intraprenditori: ma essi guardarono che la speculazione era buona nel momento, che una mania, un furore per queste imprese aveva invaso le menti degli uomini; e la volontà di pochi, sicuri del guadagno, prevalse all' interesse di tutti. Era quello il primo caso in cui il governo doveva concorrere a dirigere una privata speculazione, senza ledere il principio della libertà dell' industria; ma non volle, o non credè bene di farlo.

Infatti sentissi tostamente il bisogno di avere un' altra linea ferrata che da Pisa conducesse a Lucca, indi per Pescia a Pistoia; e ottenutane la concessione dai respettivi governi, cominciò a raddoppiarsi quella che, sola, meglio avrebbe servito allo scopo. E Siena volle anch' essa la sua linea per congiungersi alla Leopolda, e mediante questa a Firenze e Livorno, e l' ottenne. Un' altra società di speculatori immaginò di unire Livorno a Roma attraverso le maremme toscane e romane: e forse, adescato il governo dall' idea di perfezionare con tal mezzo il bonificamento di quei

1*

luoghi insalubri, coronò con una concessione i voti degli speculatori. Sorvolando il pensiero di questi oltre i confini del proprio stato, si volle unita a questo anche la Romagna e l'alta Italia; e una nuova concessione preliminare approvò il progetto di una strada ferrata tra la Toscana e le legazioni Pontificie attraverso l'appennino della Porretta. Finalmente, per completare il raddoppiamento della linea tra Firenze e Livorno, si concesse anche la strada ferrata Maria Antonia da Firenze a Pistoia; e per ultimo venne definitivamente approvata la linea da Pistoia al confine Pontificio presso la Porretta.

Se il governo toscano, sempre intento al perfezionamento di tutti quei mezzi che assicurano ai popoli la loro parte di prosperità nell'universale libero consorzio, riconosciuta l'utilità di questi nuovi veicoli, e l'impossibilità di ragionevolmente opporsi al loro stabilimento, avesse tracciato un piano di rete stradale italica, e parziale toscana, e su quello avesse inalzato l'edifizio delle sue strade ferrate, sarebbe giunto oramai all'intento, al quale nel sistema adottato non potrà mai più, o forse difficilmente, giungere. Se posto questo principio « Le strade ferrate sono necessarie, e debbono farsi », avesse incaricato i suoi ingegneri di studiarne l'andamento, dando loro precisa istruzione di conciliare gl'interessi di tutta Italia con quelli della Toscana, e quelli della Toscana con quelli di tutte le sue città o centri di popolazione fra loro, e principalmente con la capitale; senza che uno spirito di parzialità avesse prevalso per l'una o per l'altra città; noi crediamo che il piano che presentiamo sarebbe stato il solo adottabile. Dal confine toscano, fra il lago Trasimeno e quello di Chiusi, o Montepulciano, per la Valle della Chiana a raggiunger l'Arno, e per questa valle a Firenze, Prato, e per la Valle del Bisenzio al confine Pontificio presso Montepiano, varco dell'appennino, sarebbe corso il tronco della linea nazionale italiana, o quella che deve unire l'inferiore, la centrale, e la superiore Italia. A questa, come arteria principale

di tutte le strade italiane, dovevano far capo le sole due linee provinciali necessarie alla Toscana. La prima da Livorno per Pisa, Lucca, Pescia, Pistoia e Prato avrebbe unita la capitale col suo marittimo emporio; la seconda dalle vicinanze di Arezzo a Siena avrebbe messo in diretta comunicazione questa città con la sua capitale; e se un giorno più favorevoli circostanze avessero permesso alla Toscana di migliorare e riattivare il porto di Talamone, prolungata la linea di Siena per Grosseto, avrebbe fatto capo a questo nuovo mercato, e anche questa città, la più centrale della Toscana, avrebbe avuto il suo porto sul Mediterraneo.

A questo solo piano adottato in massima limitarsi poteva, e doveva l' intervento governativo per assicurare la pubblica utilità, e sopra questo aprire il corso alle concessioni per le società intraprenditrici, salva sempre l' ispezione dei lavori per parte del Governo, acciò l' opere fossero condotte nel miglior modo possibile. Così la Toscana, maestra al mondo nel massimo dei beni sociali, la libertà del commercio, sarebbe stata nuovamente ammirata per la saviezza con la quale dirigeva le opere di pubblica utilità, senza ledere le fondamentali sue massime governative. Così non avrebbe veduto fallire i suoi progetti, nè liti vergognose agitarsi innanzi ai suoi tribunali; nè sarebbe stata accusata al cospetto d' Italia e del mondo, di aver favorito l' immoral giuoco dell' agiotaggio, come ha fatto il conte Petitti nel suo libro troppo encomiato non abbastanza criticato; nè finalmente avrebbe veduta l' incredibile lentezza nella costruzione d' alcune, l' impossibilità nell' attivamento d' altre. Nè ultimo pensiero, che queste opere un giorno dovevano ricadere a pro dello stato, doveva spingere la mente dei governanti a dar loro la più utile direzione; poichè se le pubbliche amministrazioni sono oramai costrette a legare ai posteri una eredità di debiti, possono lasciare ancora i mezzi onde pagargli, o con l' esercizio delle linee ferrate per conto dello stato, o con appalti ai privati: ma se queste non

sono veramente utili, perchè di poco o nessun prodotto, allora abbiamo distrutta una superficie non indifferente di terreno, con danno notabile dell' agricoltura, e la più gran porzione del patrimonio dei nostri nipoti.

Le concessioni delle strade ferrate in Toscana, emanate senza un piano antecedentemente discusso e approvato, non hanno, come abbiamo detto, raggiunto lo scopo, di mantenere la capitale, e di riuscire proficue allo stato e agli intraprenditori. Perchè riuscissero a mantenere nel maggior lustro sotto tutti i rapporti la capitale, bisognava che tutte direttamente o indirettamente convergessero a quella: tutte riguardano il ponente di Firenze, o la Valdarno inferiore, nessuna il levante, o la Valdarno superiore; talchè sembra che questa parte sia la Turchia della Toscana. E sì che questa parte, al pari di quella, è ricca di popolazione, di commercio, d' industria, di agricoltura; e sì che la giustizia del governo non può non concedere a questa ciò che a larga mano ha concesso a quella; e sì che per questa, o volere o non volere, dovrà un giorno correre la linea nazionale, se gl' Italiani e i Toscani vorranno conoscere i loro veri interessi, e non vorranno farsi giusto bersaglio delle censure di coloro

Che il nostro tempo chiameranno antico.

E poichè siamo in discorso di linea nazionale, fermiamoci un momento su questa ancora non domandata o non concessa.

La linea nazionale, che deve pervenire alla Toscana da Roma, non può avere altro andamento di quello superiormente indicato, perchè serva al precipuo fine di traversar la capitale, e la parte più ubertosa dello stato; non può avere altro andamento da Firenze verso Bologna, per non escludere la prima dal suo corso. Infatti, ripetendo quello che abbiamo detto in altro scritto, se la linea nazionale andasse

lungo la marina a Livorno, e si costruisse una ferrata da Livorno a Genova, Firenze e la Toscana rimarrebbe, che Dio nol voglia, deserta: se andasse per Siena e Pistoia alla Porretta, sarebbe nello stesso caso Firenze, e due terzi della Toscana. Nè si dica non esservi adesso concessione tra Empoli e Pistoia; il tempo la porterebbe. Ora aggiungeremo che tra i varchi dell' appennino, tra la Toscana e le Legazioni, finora studiati, non ve n' è alcuno che più facile si presenti, e meglio risponda all' uopo, di quello di Montepiano; poichè quello della montagna pistoiese è riconosciuto oltremodo difficile col resultato di definitivi quanto ingegnosi studi; quelli di s. Godenzo e di Castel Guerino, impossibili: e quando un altro verso le origini della Sieve potesse trovarsi, anche migliore di quello di Montepiano, dovrebbe essere egualmente abbandonato, perchè oltre al doversi dalla linea nazionale abbandonare Firenze, e la maggior parte della Toscana, piegandosi al Pontassieve, e seguendo il corso di questo fiume, riuscirebbe più lunga dal Pontassieve a Bologna, che dal Pontassieve a Bologna traversando Firenze. E quando anche per un concorso di fortunate circostanze la linea della Sieve fosse di qualche miglio più breve dell' altra, potrebbe o dovrebbe il governo, per così meschino vantaggio, diseredar Firenze della sua sorte avvenire? È vero che eruditi quanto eloquenti scrittori col lenocinio della parola e la magia dello stile tentano trascinare il governo nelle loro mire, e chiudergli gli occhi con la promessa di un bene presente incerto, perchè non veda il bene certo avvenire; ma noi appoggiati alla semplice eloquenza dei fatti, e senza altre pretese, sosterremo sempre, che deviando dalla nostra linea, la Toscana e Firenze si pentirebbe tardi del proprio errore, e forse quando non vi fosse più luogo a riparo. Noi non serviamo ad alcun partito, e non vogliamo difendere una linea oggi per accusarla domani: possiamo errare; e quando ci venga dimostrato luminosamente che questi argomenti son falsi, bacieremo la mano che ci avrà tolto il velo delle tenebre. Con questa

linea la Toscana può mantenere il suo posto fra gli stati Italiani; con qualunque altra è certa di perderlo (1).

Dopo questa importante digressione sul tronco della linea nazionale, ritorniamo al nostro tema.

Nel concedere tanti disparati tronchi di linee ferrate non si è mai avuto in mira il conservamento di Firenze, poichè a questa, che può e deve essere il centro delle linee toscane, e del movimento italiano, non ne riscontriamo che una che a lei direttamente conduca, la Leopolda. La Centrale Toscana non tende che ad emancipar Siena dalla dipendenza dalla capitale, poichè non che avvicinar fra esse queste due città, le separa maggiormente; e Siena non ha procurata che la sua unione a Livorno, come a quella dalla quale spera incremento al suo commercio, e il mezzo più certo per la sua sussistenza. E la Maremmana, se la Dio mercè non fosse morta, qual più forte vincolo d' unione avrebbe procurata fra la Maremma e la sede di quel governo che in lei ha profuso tesori a larga mano? nessuno: che anzi quei pochi vincoli che adesso esistono sarebbero allora disciolti, e riguarderebbe come sua capitale Livorno, poichè da questa trarrebbe tutto ciò che fa mestieri ad essa. La Pisana Lucchese Pistoiese, continuata nell' Appennina, a non altro serve che a staccare Firenze dai rapporti econo-

(1) *Trattandosi di una strada ferrata che deve traversare i gioghi dell' appennino, non la crediamo esente da ardue difficoltà, come naturalmente devono incontrarsi in tali località, per quanto possiamo immaginarle minori qui che altrove: pure se lungo la linea da Prato a Montepiano la natura ne avesse accumulate anche in maggior numero che in qualunque altro luogo, dovrebbesi fare, e per parte del governo e dei privati, ogni sforzo per vincerle, acciò la Toscana risentisse tutti i vantaggi che può sperare da sì importante comunicazione, Firenze non avesse da temere sulla sua sorte avvenire, e gl' intraprenditori trovassero il loro interesse.*

mici e commerciali che ha attualmente con Bologna, e l'alta Italia, poichè essendo maggiori questi rapporti tra l' alta Italia e Bologna con Livorno che con Firenze, serve questa linea a condurre con più breve corso al porto di Livorno, che se dovesse condurre per la Maria Antonia a Firenze, e percorrer poi tutta la Leopolda per giungere al medesimo punto; e se per la linea di Siena, o per la Maremmana si avesse un passaggio allo stato romano, allora sì che non sarebbe mai più questione di Firenze: e per il fin qui detto ci sembra incerta assai la conservazione di questa capitale.

Lo stato intero,. crediamo noi, aveva diritto di godere dei benefizi di questi nuovi viedotti, che, quando lo avessero traversato nelle posizioni più utili, avrebbero ridestato nei popoli la sapienza di fissare nei diversi centri toccati una porzione di quel commercio che, fosse pure di transito, si fossero saputi appropriare. Ora, se riguardiamo le sole strade toscane, tutte corrono in una sola porzione dello stato, facendo comun centro Livorno; e se con queste consideriamo i prolungamenti nello stato romano, possiamo immaginare due linee da Roma Siena e Livorno; da Livorno Pistoia e Bologna; e avremo sempre una città marittima al loro punto intermedio, la parte meno bella, meno popolata e men grande della Toscana traversata da queste; e la più popolosa, più ridente e più grande abbandonata, compresa la capitale. Dovrà dunque lo stato intero restringersi alla sola Valdarno inferiore, e i popoli disertare quelle belle contrade dove ora fiorisce l' industria e l' agricoltura, per avere anch' essi la loro porzione all' industriale e commerciale banchetto? Se la Toscana avesse avuto per queste opere una men felice posizione geografica, noi avremmo compianto quei popoli che avessero dovuto abbandonare gli aviti focolari; ma avremmo trovato un conforto, e una scusa nell' impero delle circostanze; ma nel caso nostro, nè scusa nè conforto sappiamo trovare. Le strade nostre non sono proficue all' universale dello stato; e attendiamo che ci venga provato il contrario.

Non sono proficue agli intraprenditori: e il fatto lo ha mostrato. Calmato appena quel primo furore di arricchire con la vendita delle promesse azioni, e ridotte le cose al naturale e reale loro stato, queste opere o hanno languito, o sono rovinate. Finchè l' uomo, animale d' imitazione, spesso paragonabile alla scimmia, si lascia trascinare dal fanatismo, o dalla moda, si immerge ciecamente in un pelago, dal quale sovente non può o non sa più ritrarsi. Quando poco tempo indietro si parlava di una nuova concessione di strade ferrate, si credeva aperta una nuova miniera di ricchezze, e nel vuoto di quella gli uomini vi gettavano le loro proprie: e la Toscana ne ha aperte parecchie, e molti vi si sono precipitati; ma appena si sono accinti ad esaminare, col crogiuolo della ragione e dell' interesse, se fosse oro puro, ecco che ne è risultato. Non parlando degli elementi sui quali riposa l' interesse delle strade ferrate, perchè oramai troppo noti, vediamo, distrutte le magnifiche promesse, e i calcoli dai grandi zeri dei programmi delle società promotrici, la Leopolda da Livorno a Firenze rimanere incerta della sua esecuzione fino dal bel principio; e se un insperato prodotto del tronco da Livorno a Pisa non fosse venuto a rianimare le speranze degli intraprenditori, è certo che quella, che ora si avanza al suo termine, sarebbe ancora un desiderio. Nè attivata in tutta la sua lunghezza darà mai un prodotto adeguato alla spesa di costruzione e di mantenimento, perchè scarsa di popolazione, e di centri d' industria nel suo andamento; ciò che non sarebbe accaduto, se essa sola avesse traversato il ducato di Lucca, e allacciate le toscane città subappennine. Pure, perchè non fosse tanto perdente, la fortuna ha voluto che un' altra linea s' immettesse in essa, dalla quale però non potrà sperare un notabile aumento nei suoi interessi. Nè questa linea Centrale Toscana potrà mai dare anch' essa un prodotto proporzionato alla spesa, poichè la popolazione e il commercio di Siena non è tale nè tanto da alimentarla proficuamente; e se l' intelligenza e l' economia (di che va data meritata

lode ai Senesi, e al meritissimo quanto disinteressato ingegner direttore prof. Giuseppe Pianigiani) non avessero presieduto a quest' opera, forse sarebbesi arrestata nei suoi primordi, o abbandonata nel mezzo. La Maremmana, oramai immedesimata con quella rena sulla quale doveva distendersi, non ha più bisogno della nostra *requiem* al suo già compito funerale; checchè ne dicesse in appoggio il prof. Carmignani, morto anch' esso, in uno scritto meritamente condannato allo stato della difesa e del difensore. La Subappennina, o non sarà totalmente costruita e attivata, o quando lo fosse, sarà sempre perdente, se non altro per la concorrenza della Leopolda. La linea dell' Appennino sarà sempre di poco o nullo interesse per gli azionisti; prima, per la forte spesa d' impianto; secondo, per l' eccessiva spesa di mantenimento e di esercizio, a causa delle sue forti pendenze; a meno che non divenisse linea nazionale italiana; ciò che crediamo non dovere avvenire, avendo provato che in tal caso sarebbe dannosa all' universale, mentre il bene di tutti dovrebbe prevalere a quello di pochi. Noi pertanto abbiamo detto che, almeno per ora, queste linee non possono riuscir proficue agli intraprenditori; e se lo abbiamo detto in modo quasi assoluto, e senza dimostrazione, è perchè noi crediamo che con la dimostrazione dei fatti dei tronchi attivati, e quella che ciascuno può fare seco stesso, ponendo a base nei suoi calcoli non l' illusoria spesa presunta di costruzione, ma quella quasi certa desunta da tante linee costruite, e riportandole a località quasi identiche, e gli elementi dei profitti, come popolazione, industria, commercio ec.; debba risultare la verità del nostro esposto, senza entrar noi in dimostrazioni numeriche, e risparmiare altrui la noia di scorrerle. Forse taluno potrebbe rimproverarci di aver posto a carico della mediocrità o cattività di una linea la sua lentezza nella costruzione, o la sua sospensione; e noi converremo che anche l' attual crisi finanziera può moltissimo influirvi; per quanto riteniamo per massima, che se una di queste opere fosse di veramente certa utilità, poco

o nulla potrebbe questa crisi su di essa, che anzi dovrebbero spingersi con più sollecitudine i lavori, acciò più presto i capitali cominciassero a fruttare; a meno che non vi fosse alcuno che facesse della lentezza suo pro.

Esposto, e quasi provato così, che le strade ferrate finora concesse non hanno raggiunto o non raggiungeranno lo scopo di mantenere la capitale, e di riuscire proficue allo stato, e agli intraprenditori; fermiamoci un momento a considerare in se stesse le concessioni. Non partendo queste da un piano preliminarmente discusso ed approvato, il governo si è trovato nel caso di concedere al primo venuto, o a chi possedeva le sue simpatie, senza arrestarsi ad esaminare se altre linee potessero esservi sotto tutti i rapporti migliori delle domandate. Infatti, tutte le concessioni incominciano col dire di aver preso in maturo esame il tale o tal altro progetto, quello cioè che veniva approvato, senza dire in confronto di altri, o nella ferma persuasione che questo sia il migliore, e il solo adottabile: e quando si tratta di un solo progetto, senz' altri confronti, non vi ha dubbio che debba comparir bello e buono, quand' anche sia per di più accompagnato da magnifiche promesse e prospetti di manifesti, e da eleganti e ben disegnate piante e profili. Ma per mostrare che il governo concedente non era intimamente convinto che fra i due punti estremi, tra i quali si aggirava il progetto in approvazione, potesse effettuarsene un altro più utile e migliore, e per togliersi alla molestia che altri venisse a fare questa dimostrazione, fra gli articoli delle concessioni se ne trova uno che accorda un privilegio alla linea concessa, di non averne altre ad una determinata distanza, che servano direttamente alle medesime comunicazioni dei luoghi compresi nella linea accordata. Con questi privilegi vien leso il principio della libertà, dell' industria; e non può dirsi che il governo sia nei limiti del suo utile intervento nello stabilimento di queste opere di pubblica utilità; poichè, o è certo che l' opera decretata sia la migliore, e allora è inutile il privilegio, o non ne è certo, ed

allora non ha procurato la maggiore utilità per lo stato, nè il privilegio basta a farla sorgere. È vero che il governo si riserva la facoltà di permettere l' apertura di altre strade in prossìmità di quella concessa; ma si obbliga altresì di preferire la società di questa nella costruzione delle nuove, quando abbia condotti a termine i lavori della prima; ma allora pone questa società nel caso di fare enormi sacrifizi o per la loro effettuazione, o per avere una concorrenza dannosa, se l' apertura di queste, che dovrebbero necessariamente esser riconosciute più utili, si facesse a spese di una nuova società. Di più con tal privilegio, che non è sempre stato rispettato, come è avvenuto alla via Leopolda, si attenta alla libertà dell' ingegno e dell' industria, e si paralizza l' attività degli altri; poichè se in prossimità più o meno grande della linea concessa venisse trovato un andamento migliore e più utile, questa scoperta dovrebbe cadere nel potere della società concessionaria, togliendo agli altri il frutto delle proprie fatiche, o dovrebbesi per mantenere la concessione diminuire l' utile pubblico, o per mantener questo, ritirar quella, che in certi casi crediamo essere il partito più onorevole e giusto.

Sembrandoci queste le principali mende nel generale delle concessioni, non ci fermeremo ad esaminarle partitamente, nè a discutere se siano onorevoli o no certi donativi che alcune società si sono imposte l' obbligo di fare a pubblici stabilimenti per ottenere la domandata linea, nè a rintracciare altri piccoli nei che spariscono innanzi ai larghi e grandiosi principj che, fuori degli accennati difetti, chiaramente risaltano, e che provano che anche un governo, giustamente encomiato per sapienza e per giustizia, non può sempre sottrarsi alle leggi di natura; ma invece passeremo a dire del migliore ordinamento delle strade ferrate toscane, poichè tempo è ancora di farlo.

Tre linee sono oramai in costruzione, e in parte attivate; e non è più possibile trascurar queste nell' ordinamento delle strade toscane; ma per buona sorte non è men

difficile l' adattarle ad un sistema di strade ferrate toscane e italiane. Quando il governo non osti al gran principio di conservare la capitale, procurando il vantaggio di tutto lo stato, e scenda nella determinazione di decretare il tronco della linea nazionale per la Chiana la Valle dell' Arno Firenze e Prato e la Valle del Bisenzio (la sola che, senza far danno ad alcuno, possa essere utile a tutti), può con un breve braccio la linea di Siena venire a raggiungerla nelle vicinanze d' Arezzo, ed avere con questo mezzo il centro della Toscana uno sbocco per una parte allo stato Pontificio, per l' altra a Livorno con la linea attualmente in costruzione. La Subappennina servirà al commercio reciproco delle città che allaccia nel suo corso, e unendosi nel punto di Prato con la nazionale dell' appennino, potrà sviluppare per questo mezzo maggiormente quei rami d' industria e di commercio che adesso esistono fra queste città e Bologna. Il più bell' avvenire è riserbato alla Leopolda, se la linea nazionale traverserà Firenze tenendo il corso da noi indicato; e se con migliore intendimento una sola stazione a Firenze avesse servito a questa linea e alla Maria Antonia, il vistoso commercio che si fa tra Bologna e Livorno non avrebbe sofferto nessun ritardo o interruzione nel suo corso. Se la Leopolda si fosse congiunta alla Maria Antonia, avrebbe servito agl' interessi e ai bisogni dell' industriosa e popolatissima comunità di Campi; e se la stazione di queste linee fosse stata stabilita presso la porta a san Gallo, potevasi di qui continuare senza interruzione il corso della linea nazionale. Pur nonostante, facendo in modo che la linea nazionale traversi necessariamente la capitale, la Leopolda prospererà sempre, perchè il commercio di Livorno con Bologna si farà percorrendo tutta la sua lunghezza: ciò che non accaderebbe se la linea si allontanasse dal punto di Prato; poichè se invece facesse capo a Pistoia, allora non solo il transito si farebbe sopra la Subappennina, ma, allontanandosi troppo da Firenze, è certo che il commercio tra questa e Bologna dovrebbe un giorno cessare. Forse qui

si potrebbe obiettare che quando un più comodo andamento per la linea nazionale si trovasse nella Valle della Sieve (del che dubitiamo assai), se Firenze non fosse traversata da questa, la sarebbe da quella che l'unisse alla Leopolda; e così sarebbe traversata dal movimento commerciale, se non italiano, da quello parziale di Bologna con Livorno: noi rispondiamo, che quando queste due città fossero congiunte da una così lunghissima strada, Bologna dovrebbe abbandonare Livorno, trovandosi per altri lati avvicinata ad altri marittimi mercati. No, non bisogna illudersi sull' andamento di queste linee: se ora può dirsi che prosperità commerciale sia equamente stabilita in Toscana e in Italia, bisogna procurare di mantenerla, e di fissarla stabilmente con questo mezzo; e il governo lo deve, perchè su di esso ricade in ultima analisi la prosperità o la miseria dei popoli amministrati.

Sul proposito del migliore ordinamento delle strade ferrate toscane ci resterebbe ora a discutere i tanti progetti di utilità generale o parziale resi pubblici o per mezzo dei giornali o di opuscoli separati. Ai progettisti e sostenitori di una doppia linea nazionale percorrente lungo le marittime coste, crediamo di avere abbastanza risposto nell' articolo inserito nel n.° 44 delle Strade ferrate di Bologna, pubblicato anche nel Contemporaneo di Roma (1); del qual sistema, poco generoso e nazionale, si è fatto corifeo il sig. generale conte Serristori. Ai sostenitori di una linea nazionale per Siena crediamo di aver detto assai in questo nostro discorso; ed aggiungeremo che se ad essi spaventa l' angolo che la linea per la Valle d' Arno dovrebbe fare ad Arezzo, a noi spaventano ancor più quelli che la loro dovrebbe fare ad Empoli e Firenze; e così nell' intendimento

(1) *Nel tempo della stampa del nostro discorso, quell' articolo è stato inserito anche nel n.° 18 della Rivista di Firenze.*

di toglierne uno, si pongono nell'inevitabil caso di farne due: o se andasse per Livorno e Genova avrebbe il doppio medesimo inconveniente, quando però fosse luminosamente dimostrato il modo di condurre una linea da Livorno a Genova, eseguibile ed adottabile sotto tutti i rapporti, acciò non fossimo nel caso di applicare a questo progetto il titolo di ingegnosa utopia. Non faremo parola degli altri, sembrandoci che nel discorso che presentiamo tutti i municipj vi trovino il loro interesse parziale, collegato col generale della Toscana e d'Italia. Nè per adesso parliamo del progetto di Via per la spedizione della Valigia dell'Indie, annunziato dalla Bilancia, e riportato nel n.° 64 della Gazzetta di Firenze, riserbandoci a tenerne proposito, come in luogo più conveniente, in un prossimo discorso, nel quale, usando la medesima libertà e franchezza, diremo, se ci sarà permesso, delle strade ferrate negli stati Pontificj.

E nel civile e santo intendimento di avere una linea veramente nazionale italiana, dalla quale come da una spina dorsale si dipartissero o si immettessero tutte le linee che traverseranno un giorno le province d'Italia, vorremmo che concorressero tutti coloro che possono con l'opera o con l'ingegno far argine ad un mal inteso amore di patria, o ad un non ancora spento odio o spirito di municipio, perchè da un fatto così luminoso riprendesse vita la nostra nazionalità. Sì, noi possiamo ancora molto; ed i governi nell'accordare la libertà del pensiero, non vorranno impedire la libertà delle opere, quando queste dal comune concorde voto saranno ad essi dimostrate utili e necessarie. Forse la lentezza attuale nell'incominciamento e nella continuazione delle strade ferrate italiane non è un male, come taluno si pensa; poichè così avremo campo di decidersi a dare opera alle più utili e necessarie, nè ci troveremo nel caso di incominciarne improvidamente molte, senz'avere i mezzi per condurle al loro termine, come accade adesso in Francia, in altri stati, e da noi. Facciamo tesoro della esperienza altrui, e della nostra; e non precipitiamo riso-

luzioni che ci conducano tardi al pentimento. A questo tema è affidato l'avvenire delle nazioni e dei popoli; e gli uomini di scienza fraternamente uniti, vorranno fecondarlo col frutto delle loro osservazioni e della loro esperienza. noi non chiediamo ad essi forbiti discorsi o benesonanti parole, ma osservazioni, ma fatti; avendo in mente la grande massima dei sommi filosofi, che là dove finisce l'osservazione finisce anche la scienza.

Chiuderemo il nostro discorso col pregare i benevoli lettori a guardare ai fatti, e non al nostro modo di esporli: non è stata nostra mente lo stendere un discorso accademico, perchè non ci stimiamo da tanto; e pronti ad accogliere e a rispondere alle osservazioni che ci possano venir fatte, non ci cureremo del riso dei molti, se avremo l'approvazione di un solo fra i buoni (1).

(1) *Alla fine del nostro lavoro ci è caduta sott' occhio una memoria del sig. ingegnere Lorenzo Corsi d' Arezzo, che abbiamo letta tanto più volentieri, quanto abbiamo veduto fin dal suo principio che concorda in gran parte con le nostre massime. Forse a molti sembrerà che esso serva ad uno spirito di municipio difendendo la linea nazionale per Arezzo; ma noi crediamo che esso serva la Toscana e l' Italia. Molti altri pure hanno scritto forse col medesimo spirito, e senza avvedersene hanno abbracciata la causa della linea italiana Così avessero fatto i Pratesi, che anch' essi dovrebbero risentire i vantaggi di una comunicazione di tanta importanza; ma essi hanno taciuto, perchè . . . . . Carità di patria ci obbliga a limitarsi solo a dire, che il loro silenzio in tutto, e su tutto, ha fatto sì che essi fossero sempre gli ultimi nelle benefiche mire del governo, che sa appena che esistano a pochi passi dalla sua sede. Quest' amara reticenza possa scuotere però i nostri concittadini dalle loro inveterate abitudini, e, preparandosi un migliore avvenire, mostrare a tutti che non vivono retrogradando.*

IL GIUGNO DEL 1847.